










HAMBURG

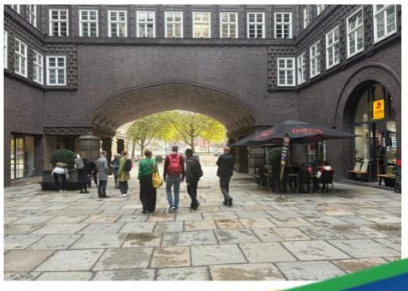
12–15 oktober

Studiereis - City Deal Ruimte voor Lopen








Studiereis naar Hamburg

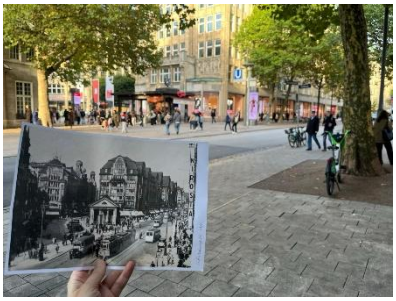
De City Deal Ruimte voor Lopen ging op studiereis naar Hamburg. Met ongeveer 1,9 miljoen inwoners is Hamburg de op één na grootste stad van Duitsland, na Berlijn. De stad heeft een internationaal karakter en is een belangrijk economisch en cultureel centrum van Noord-Europa. Tegelijkertijd kent Hamburg een lange geschiedenis van autogerichte stadsontwikkeling. Brede verkeerswegen doorsneden de stad en namen veel ruimte in beslag. Ook bleef het aantal inwoners in de binnenstad lange tijd relatief beperkt.

De afgelopen jaren is er steeds meer aandacht gekomen voor een leefbare stad, waarin lopen, fietsen en openbaar vervoer een grotere rol spelen. Juist die ontwikkeling maakt Hamburg interessant voor professionals die zich bezighouden met lopen en loopbeleid. Hoe geef je voetgangers meer ruimte in een stad die lange tijd vooral op de auto was ingericht? En hoe zorg je ervoor dat lopen een vanzelfsprekend onderdeel wordt van de bereikbaarheid en de kwaliteit van de stedelijke leefomgeving?

Tijdens de studiereis maakten we kennis met de Hamburgse aanpak. Met het programma **Walk & Ride** werkt de stad aan een samenhangend mobiliteitssysteem waarin lopen en openbaar vervoer elkaar versterken en de voetganger een centrale positie krijgt. Ook in de ontwikkeling van de openbare ruimte zijn inspirerende voorbeelden te vinden. In **HafenCity**, een van Europa's grootste binnenstedelijke ontwikkelingsprojecten, staan de kwaliteit van de openbare ruimte en de positie van de voetganger centraal. In de binnenstad, de **Inner City**, zet Hamburg in op meer ruimte voor voetgangers en betere verbindingen, onder meer tussen de binnenstad en HafenCity. Daarnaast kregen we tijdens een bezoek aan het **Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg** inzicht in hoe toegankelijkheid structureel wordt meegenomen in beleid en het ontwerp van de openbare ruimte.

Samen met professionals uit Hamburg gingen we in gesprek over actuele thema's die zowel in Hamburg als in Nederlandse gemeenten spelen. De ervaringen uit Hamburg bieden waardevolle inzichten voor de Nederlandse praktijk. En dat geldt ook andersom. De studiereis laat zien voor welke uitdagingen steden staan bij het creëren van meer ruimte voor voetgangers en hoe keuzes in mobiliteit en stadsontwikkeling kunnen bijdragen aan een toegankelijke, aantrekkelijke en leefbare stad.





Bestuurlijk Hamburg
Bijzonder aan Hamburg is dat de stad zelfstandig een deelstaat vormt. Binnen de stadsgrenzen wonen circa 1,9 miljoen inwoners (december 2020). De metropoolregio Hamburg is aanzienlijk groter en beslaat een oppervlakte van ruim 26.000 km², waar ongeveer vijf miljoen mensen wonen.

De *Freie und Hansestadt Hamburg* is bestuurlijk onderverdeeld in zeven districten die samen 104 stadsdelen omvatten. Als stad en deelstaat in één kent Hamburg een eigen bestuurlijke structuur. De wetgevende macht berust bij de *Hamburgische Bürgerschaft*, het parlement van de deelstaat. De leden hiervan worden iedere vijf jaar gekozen. De Bürgerschaft kiest vervolgens de regering van Hamburg, de zogenaamde Senaat (*Senat*), die de uitvoerende macht vormt. Iedere senator is verantwoordelijk voor een eigen ministerie.

Walk+Ride

Susanne Elfferding van het Hamburgs Ministry for Transport and Mobility Transition (BVM) presenteerde het programma Walk+Ride. Deze aanpak beschouwt lopen en openbaar vervoer als één samenhangend netwerk en richt zich op aantrekkelijke, toegankelijke en veilige routes van, naar en tussen OV-haltes en stations. Volgens Susanne zijn goede looproutes essentieel om meer mensen voor het openbaar vervoer te laten kiezen. Ook draagt deze aanpak bij aan het aantrekkelijker maken van het stationsgebied, bijvoorbeeld om te wachten, als trefpunt of om iets te eten of te drinken te halen.



De rol van lopen binnen een OV-reis is groot. Ongeveer 90% van de reizigers loopt van en naar een halte of station en ongeveer de helft van de totale reistijd van een OV-reis bestaat uit lopen, wachten of overstappen. Daarnaast wordt de ervaring van een OV-reis voor een belangrijk deel bepaald door de kwaliteit van de loopomgeving rondom stations en haltes en de looproutes van/ naar de haltes.

Een belangrijk onderdeel van Walk+Ride is het benadrukken van de maatschappelijke waarde van lopen. Meer lopen draagt bij aan een betere gezondheid, helpt mensen langer zelfstandig te blijven, stimuleert lokale bestedingen en levert van alle vervoerswijzen de grootste maatschappelijke baten op. Ook worden investeringen in het openbaar vervoer effectiever wanneer de looproutes van en naar haltes en stations worden verbeterd, doordat verzorgingsgebieden van haltes toenemen De verzorgingsgebieden kunnen toenemen door zowel het verkorten van routes als het veraangenamen van looproutes.

Daarnaast benadrukt Walk+Ride dat een toegankelijke openbare ruimte niet alleen belangrijk is voor mensen met een beperking, maar voor vrijwel iedereen op verschillende momenten in het leven.

Denk hierbij aan ouderen, kinderen, zwangere vrouwen, mensen met een tijdelijke blessure, ouders met een kinderwagen, reizigers met zware bagage, toeristen en mensen die de taal niet goed beheersen.

Volgens Susanne is er nog veel winst te behalen door stationsomgevingen loopvriendelijker te maken. Goede looproutes zorgen ervoor dat meer mensen het openbaar vervoer kunnen bereiken en gebruiken, en dat investeringen in zowel openbaar vervoer als voetgangersvoorzieningen meer rendement opleveren. Veel verbeteringen zijn bovendien relatief eenvoudig en betaalbaar te realiseren. Daarbij benadrukte zij dat sociale veiligheid een belangrijke voorwaarde is: wanneer mensen zich onveilig voelen, kiezen veel mensen ervoor geen gebruik te maken van het openbaar vervoer. Dat geldt volgens de gepresenteerde cijfers voor 49% van de mannen en 64% van de vrouwen.

Ook in de binnenstad krijgt de voetganger steeds meer ruimte. Volgens Susanne is het centrum van Hamburg de afgelopen decennia geleidelijk veranderd van een autogerichte stad naar een gebied waar lopen en verblijven centraal staan. Omdat het autoverkeer al vóór de coronapandemie afnam, ontstond de mogelijkheid om straten anders in te richten. Op verschillende plekken zijn rijbanen voor auto's teruggebracht, waardoor meer ruimte is ontstaan voor voetgangers, verblijfskwaliteit en ontmoeting. De Rathausstraße werd hierbij genoemd als voorbeeld.

Tegelijkertijd investeert Hamburg fors in de uitbreiding van het openbaar vervoer. Zo worden nieuwe metro- en S-Bahnlijnen gerealiseerd, waaronder de U4, U5, S4, S21 en S32, terwijl ook de capaciteit op bestaande lijnen wordt vergroot. Daarnaast wordt het busnetwerk uitgebreid, worden bushaltes stapsgewijs toegankelijk gemaakt voor iedereen en groeit het aanbod van mobiliteitsdiensten op aanvraag. Susanne wees daarbij op het succes van het Deutschlandticket: inmiddels zijn er meer OV-abonnementen dan geregistreerde auto's in Hamburg. Hiermee wil de stad aantrekkelijke alternatieven bieden voor het autogebruik.

Susanne vertelde dat de grootste knelpunten tegenwoordig niet meer in de stations zelf liggen, maar vooral in de directe omgeving en op de routes ernaartoe. Reizigers ondervinden bijvoorbeeld hinder van obstakels bij de toegang tot bussen en andere vervoersmiddelen, tijdelijk geplaatste objecten zoals e-stepjes (22.000 in de stad!) en uitstallingen van winkels en een gebrekkige bewegwijzering. Ook voor voetgangers zijn er nog uitdagingen, zoals verouderde, smalle of ongelijke trottoirs en obstakels op looproutes. Een belangrijke oorzaak hiervan is dat er geen vast bestuurlijk proces bestaat waarbij de omgeving van een station automatisch wordt meegenomen wanneer een station wordt verbeterd.



Heatmap lopen

In Hamburg werken ze aan het zichtbaar maken van waar mensen lopen. Hiervoor wordt gebruikgemaakt van een heatmap die de verwachte voetgangersintensiteit in beeld brengt. Deze is gebaseerd op een analyse van herkomst- en bestemmingslocaties, zoals scholen, winkels, OV-haltes en -stations, recreatieve voorzieningen en groengebieden. De methode is ontwikkeld door de stad Leipzig en de TU Dresden en is inmiddels opgenomen in de digitale kaartomgeving van Hamburg. Hierdoor ontstaat beter inzicht in loopstromen en kunnen investeringen in voetgangersvoorzieningen gerichter worden ingezet.

Persona's

Bij het beoordelen van de loopvriendelijkheid van de openbare ruimte maakt Hamburg gebruik van zogeheten persona's. Deze vertegenwoordigen verschillende typen gebruikers, zoals ouderen, mensen met een beperking of ouders met een kinderwagen. Door plannen en bestaande situaties vanuit deze perspectieven te bekijken, wordt zichtbaar waar barrières in de openbare ruimte aanwezig zijn. De persona's helpen om het bewustzijn over toegankelijkheid te vergroten, te toetsen of bestaande en nieuwe infrastructuur daadwerkelijk voor iedereen bruikbaar is en het gesprek hierover te voeren met bewoners, planners en bestuurders.



Susanne Elfferding
susanne.elfferding@bvm.hamburg.de

Belangrijke take-aways van de deelnemers over Walk + Ride:

“Walk + Ride als naam om het belang van de looproute te agenderen vind ik heel sterk."

" Walk & Ride natuurlijk." (Karen van der Spek)

"Walk & Ride vergroot het verzorgingsgebied rond stations."

"Veel inspiratie opgedaan!”

"Het belang van het verhaal en de taal die je gebruikt ('All force to the feet!')."

"Een toegankelijke en aantrekkelijke buitenruimte leidt tot gebruik door iedereen."

“Als Vervoersautoriteit van belang om kennis op te bouwen over plaatswaarde van stations en een soepele overgang tussen station en de openbare ruimte.”

Omgeving van OV-knooppunten - Dirk Carstensen



Dirk Carstensen van de Hamburger Verkehrsverbund (HVV) presenteerde de aanpak voor het verbeteren van de omgeving rond metro-, trein- en andere OV-stations in Hamburg. Daarbij staat de vraag centraal hoe de kwaliteit van deze gebieden kan worden verbeterd, zodat mensen prettiger van en naar het openbaar vervoer kunnen lopen.

Achtergrond
De HVV is de overkoepelende organisatie voor het openbaar vervoer in de metropoolregio Hamburg. De organisatie verzorgt zelf geen vervoersdiensten en heeft formeel geen verantwoordelijkheid voor stations of hun directe omgeving, maar ondersteunt vervoersautoriteiten en vervoerders.

- 28 vervoerspartijen betrokken
- Het netwerk bedient ongeveer 3,8 miljoen inwoners
- HVV verwerkt jaarlijks circa 1,1 miljard reizigersritten.

In 2013 werd het programma **Haltestellenumfeld-Koordination (HUK)** opgericht. Een team van twee medewerkers richt zich op de omgeving van 135 OV-stations in Hamburg. De stationsomgeving wordt daarbij doorgaans gedefinieerd als het gebied binnen een straal van ongeveer 100 meter rond een station, inclusief de omliggende bushaltes. De exacte afbakening verschilt echter per locatie en is afhankelijk van de functie en inrichting van het gebied.

De omgeving van een station vormt vaak de eerste indruk van zowel het openbaar vervoer als de wijk. Deze locaties zijn intensief gebruikt en functioneren als overstappunt én ontmoetingsplek. Tegelijkertijd hebben zij regelmatig te maken met achterstallig onderhoud, onduidelijke verantwoordelijkheden en versnipperd beheer.

HUK zet zich in voor aantrekkelijke, goed beheerde en kwalitatief hoogwaardige stationsomgevingen die een volwaardige plek innemen binnen de stad. Het team initieert en coördineert verbeterprojecten, bewaakt de kwaliteit van onderhoud en schoonmaak en treedt op als onafhankelijke en neutrale verbinder tussen de verschillende betrokken organisaties.

Door partijen met elkaar te verbinden, knelpunten zichtbaar te maken en het perspectief van reizigers centraal te stellen, worden de toegankelijkheid, veiligheid en aantrekkelijkheid van OV-knooppunten verbeterd. De behoefte aan deze vorm van regie neemt toe, mede doordat de kwaliteit van de voetgangersomgeving en de openbare ruimte een steeds belangrijkere rol spelen in het mobiliteitsbeleid.

Werkwijze
Een belangrijk onderdeel van de werkwijze van Dirk Carstensen is het organiseren van bezoeken aan stationsomgevingen met betrokken partijen. Dit helpt om de onderlinge contacten te versterken, de communicatielijnen kort te houden en partijen met elkaar kennis te laten maken. Dit bevordert een gedeeld gevoel van verantwoordelijkheid.

HUK heeft uitsluitend een adviserende en coördinerende rol. Het team beschikt niet over eigen financiële middelen en heeft geen formele bevoegdheid om opdrachten te verstrekken of werkzaamheden uit te besteden. De uitvoering van maatregelen blijft daarom afhankelijk van de betrokken organisaties.



Om de kwaliteit en aantrekkelijkheid van stationsomgevingen te vergroten, wordt op sommige locaties georganiseerde graffiti toegepast. Dit draagt bij aan een aantrekkelijkere uitstraling van de openbare ruimte en zorgt volgens de betrokken partijen voor een groter gevoel van veiligheid.

Aandachtspunten
Op dit moment ligt de focus van HUK voornamelijk op de directe stationsomgeving. Dirk benadrukt dat ook de looproutes van en naar stations meer aandacht verdienen. Juist deze routes zijn van grote invloed op de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer en kunnen mensen stimuleren om lopend naar het station te gaan.

Belangrijke take aways van de deelnemers:

“Interessant! De gecoördineerde aanpak stationsomgeving"

"Walk & Ride vergroot het verzorgingsgebied rond stations."

"Een toegankelijke en aantrekkelijke buitenruimte leidt tot gebruik door iedereen."

Dirk Carstensen haltestellenumfeld@hvv.de

Bezoek Hafencity

Op 13 oktober brachten we een bezoek aan **HafenCity**, de grootste binnenstedelijke gebiedsontwikkeling van Europa.



- Het gebied beslaat 157 hectare voormalig haven- en industriegebied en vergroot het centrum van Hamburg met ongeveer 40%.
- Uiteindelijk zullen er circa 8.000 woningen zijn voor ongeveer 16.000 bewoners. Op dit moment woonden er ca. 9.500 mensen
- HafenCity biedt in de toekomst werk aan ongeveer 45.000 werknemers
- Ongeveer 38% van het totale gebied bestaat uit openbare of publiek toegankelijke buitenruimte.
- Voor voetgangers is een uitgebreid netwerk aangelegd, waaronder 10,5 kilometer aan kades en promenades langs het water en 3,1 kilometer Elbe-oever.

Context

De eerste plannen voor HafenCity ontstonden in de jaren negentig. In 1991 gaf de toenmalige burgemeester van Hamburg, **Henning Voscherau**, opdracht voor een onderzoek naar de transformatie van de binnenstadshaven. In die periode raakte de centraal gelegen havengebieden aan de noordelijke oever steeds minder in gebruik.



In de beginfase was slechts een kleine groep mensen betrokken bij het project. De plannen werden vertrouwelijk gehouden om weerstand vanuit de havensector te voorkomen. En om speculatie op de grond tegen te gaan. Dankzij deze aanpak kon Hamburg geleidelijk de regie over het gebied verkrijgen.

Het havengebied was destijds afgesloten gebied. Je kon niet vanuit het centrum naar de havens wandelen. Het was ook niet aantrekkelijk om te verblijven. Een fabriek die koffiebonen opsloeg en bewerkte zorgde voor een onaangename koffielucht tot diep in de stad.

In 2000 werd het masterplan voor HafenCity gepresenteerd. Vanaf het begin was dit plan opgezet als een flexibel kader dat tijdens de ontwikkeling verder kon worden verfijnd. Het masterplan biedt richting voor thema's zoals verkeer, waterveiligheid en openbare ruimte, maar laat tegelijkertijd ruimte om in te spelen op nieuwe inzichten en ontwikkelingen. Stedenbouwkundige en landschappelijke ontwerpwedstrijden, architectuurcompetities voor individuele gebouwen en prijsvragen voor infrastructuur spelen daarbij een belangrijke rol.





Wat tijdens de rondleiding o.a. ter sprake kwam:

- In HafenCity is veel aandacht voor actieve mobiliteit. Het gebied beschikt over een fijnmazig netwerk van voet- en fietspaden dat niet alleen langs de hoofdwegen loopt, maar ook door parken, pleinen en andere openbare ruimtes. Hierdoor zijn veel bestemmingen comfortabel en veilig lopend of fietsend bereikbaar.
- Een bijzonder kenmerk van HafenCity is dat veel binnentuinen en semi-openbare ruimtes toegankelijk zijn voor iedereen. Deze openbaar toegankelijke privétuinen zorgen voor aantrekkelijke en afwisselende wandelroutes die aansluiten op de belangrijkste voetgangersverbindingen in het gebied. Dit was ook één van de voorwaarden die HafenCity oplegde aan de ontwikkelaars.
- De ligging aan het water heeft grote invloed op de inrichting van de openbare ruimte. Enkele keren per jaar, gemiddeld drie tot vier keer, treedt hoogwater op waardoor delen van de kades onder water kunnen komen te staan. Om hierop voorbereid te zijn, zijn gebouwen verhoogd aangelegd en wordt de onderste bouwlaag vaak gebruikt voor parkeren. Hierdoor kan deze laag tijdelijk onder water lopen zonder dat woningen of andere functies worden geraakt. Voor winkels op de begane grond zijn waterkerende deuren gemaakt die gesloten worden in de situatie van hoogwater.
- Er is op de toekomst gebouwd door bijvoorbeeld 40% van de parkeerplekken te reserveren voor elektrische auto's met dus laadinfrastructuur.
- De ontwikkeling van HafenCity wordt aangestuurd door HafenCity Hamburg GmbH. Deze organisatie beheert het speciale stads- en havenfonds van de stad Hamburg. De inkomsten uit de verkoop van gronden binnen HafenCity vormen een belangrijke financieringsbron voor publieke investeringen, zoals wegen, bruggen, pleinen, parken, kades en promenades. Hierdoor kan de hoge kwaliteit van de openbare ruimte worden gerealiseerd en behouden.
- Delen van het openbaar gebied zijn nog steeds in handen van private partijen en deze zorgen ook voor beheer en onderhoud.

Belangrijke take aways van de deelnemers:

“Als je de ruimte pakt om je eigen regels te maken, er ineens veel mogelijk is.

" Hafencity laat zien dat slim opereren veel kan opleveren”.

14 oktober – Uitwisseling

Op 14 oktober presenteerden de Nederlandse deelnemers hun ervaringen en inzichten aan collega's van het Hamburgs departement voor mobiliteit. De sessie bood een inkijk in de manier waarop in Nederland wordt gewerkt aan loopbeleid, voetgangersvriendelijke openbare ruimte en een andere verdeling van de schaarse ruimte in steden.

We werden hartelijk welkom geheten (in het Nederlands) door Patrizia Keizer van de directie openbare wegen. Zij ging nog in op het overkoepelende beleid van Hamburg en dat Hamburg in 2025 uitgeroepen is tot één van de 15-minuten-steden. Hun doel is om de modal split voor de auto terug te brengen naar 20% in 2030. In 2023 was het aandeel 29% (en ze komen van 39%).

Nationaal Masterplan Lopen
Martine de Vaan gaf een introductie op het Nationaal Masterplan Lopen (NML). Dit landelijke samenwerkingsverband van meer dan tachtig organisaties zet zich in om lopen een vanzelfsprekend onderdeel van het dagelijks leven te maken.

Ontwerpwijzer Voetgangers
Wilma Slinger en Marijn Veraart presenteerden hoofdpunten uit de Ontwerpwijzer Voetgangers van CROW. De leidraad biedt gemeenten handvatten voor het ontwerpen van veilige, toegankelijke en aantrekkelijke loopomgevingen. Ook de https://www.crow.nl/kennisproducten/ontwerpwijzer-voetgangers/ kwam ter sprake.

STOMP-principe in Den Haag
André de Wit lichtte toe hoe de gemeente Den Haag werkt met het STOMP-principe. STOMP helpt gemeenten om bij ontwerp- en beleidskeuzes prioriteit te geven aan lopen en fietsen. Hij lichtte toe hoe het instellen van verkeerslichten hiertoe kan bijdragen.

Voetgangersnetwerken
Annemieke Molster vertelde over het belang van voetgangersnetwerken en hoe deze kunnen bijdragen aan bereikbaarheid, gezondheid, leefbaarheid en verblijfskwaliteit.

Belangrijkste discussiepunten

- De Ontwerpwijzer Voetgangers als hulpmiddel
    - De Ontwerpwijzer Voetgangers werd besproken als een praktisch instrument voor gemeenten. Benadrukt werd dat het geen wet of verplichting is, maar een hulpmiddel om keuzes te maken bij de verdeling van de openbare ruimte.
- Toegankelijkheid
    - Afstemming over toegankelijkheid gebeurt in meerdere overleggen. Twee keer per jaar met de deelstaten en het ministerie van transport en in de stad zijn er contacten met de districten en is er een werkgroep op stadsniveau met het ministerie die drie keer per jaar bij elkaar komt. Toch gaat het nog steeds niet overal goed zullen we de volgende dag horen.
    - Er werd gesproken over de impact van verkeerd geparkeerde fietsen op de toegankelijkheid voor voetgangers, met name voor mensen met een beperking.
    - In Nederland kunnen gemeenten fietsen verwijderen wanneer hiervoor een juridische basis is opgenomen in lokale regelgeving. In Hamburg weegt het recht van eigendom zwaar. En kan een fiets niet zomaar worden weggeknipt.

- Communicatie en framing
    - Er werd benadrukt dat taalgebruik een belangrijke rol speelt bij het creëren van draagvlak.
    - Termen als *straat voor mensen* spreken vaak meer aan dan *autoluwe straat*. Of denk aan het gebruik van het woord ‘upgraden’ als je straat herinricht van 50 naar 30 km/h.
    - De deelnemers gaven aan dat het effectiever is om te praten over wat een maatregel oplevert, zoals meer ruimte voor spelen, ontmoeten en verblijven, dan over wat wordt afgenomen.
    - Als de boodschap niet overkomt, heb het dan over ‘verblijven’ in plaats van lopen of wandelen. Dat spreekt dan vaak meer aan.
    - Visualisaties kunnen helpen om inzichtelijk te maken hoeveel ruimte verschillende vervoerswijzen innemen en welke effecten alternatieve keuzes hebben.
- Fietsen, stepjes, fatbikes
    - Vanuit Hamburg werd toegelicht dat deelsteps een populaire vervoersvorm zijn en een belangrijke rol spelen in de dagelijkse verplaatsingen binnen de stad. In Nederland speelt dit minder en wordt de deelstep niet aangeboden als optie voor deelmobiliteit.
    - In Nederland zijn weer meer fatbikes wat leidt tot verschillende snelheden op het fietspad.
- Professionalisering van loopbeleid
    - Nederlandse gemeenten beschikken steeds vaker over een beleidsadviseur lopen en stellen specifiek loopbeleid op.
    - Ook werd toegelicht hoe gemeenten worden ondersteund bij het toepassen van de Ontwerpwijzer Voetgangers in de praktijk.
- Het groene netwerk van Hamburg
    - Het Groene Netwerk van Hamburg verbindt het groen in en om de stad. Het lijkt op afstand te staan van het loopbeleid. We spraken over stimuleren van dit netwerk voor dagelijkse verplaatsingen in Hamburg en we proefden wat terughoudendheid hierbij vanwege gebrek aan goede verlichting en het ontbreken van verharding. Dit speelt in Nederland ook wel, maar we zien het hoofd/basisnetwerk toch meer in samenhang met het groene netwerk dan in Hamburg, zo lijkt het.

Wandeling door Innercity

In de middag nam Susanne de groep mee voor een wandeling door de binnenstad van Hamburg. Tijdens deze rondleiding liet zij verschillende voorbeelden zien van straten en

pleinen die de afgelopen jaren voetgangersvriendelijker zijn ingericht en nog ingericht gaan worden. Zij lichtte dit toe aan de hand van foto's van vroeger en visualisaties van wat het gaat worden.



<u>Wat opviel:</u>

- Winkelstraten in het centrum waar het gemotoriseerde verkeer sterk is teruggedrongen. In sommige straten is alleen nog bestemmingsverkeer toegestaan. De inrichting van deze straten is hierop aangepast, met brede stoepen, veel ruimte voor voetgangers en kruispunten die op hetzelfde niveau zijn aangelegd als de trottoirs.
- Vaak is de Bedrijven-Investerings-Zone van de straat de aanstichter van dit soort veranderingen, zoals bij de **Neuer Wall.** Deze straat floreert nu, en dat zorgt ervoor dat andere winkelstraten ook om een soortgelijke aanpak vragen.
- **Jungfernstieg** was vroeger een brede verkeersader voor auto's, maar is de afgelopen jaren omgevormd tot een aantrekkelijke wandelboulevard langs het water. Er is veel ruimte gecreëerd voor voetgangers om te wandelen, verblijven en elkaar te ontmoeten. Voetgangers kunnen op veel plekken vrij oversteken.
- Tegelijkertijd is op **Jungfernstieg** rekening gehouden met mensen die behoefte hebben aan meer duidelijkheid en veiligheid bij het oversteken. Zo is er een verkeerslicht dat alleen wordt alleen geactiveerd wanneer een voetganger op de knop drukt.
- Op diverse plekken wordt het aantal rijbanen voor auto’s teruggebracht van 4 naar 2. Dit biedt veel ruimte voor voetgangers. Dit kan omdat het autoverkeer in de binnenstad afneemt.

- Om mensen vast mee te nemen in hoe een straat of plein eruit gaat zien, werkt de gemeente met tijdelijke inrichtingen van plantenbakken en boombakken met een bankje eraan. Zo is te zien dat de plek een verblijfsplek is en zeker wordt.



- Toen deze veranderingen met meer ruimte voor lopen en fietsen werden gepresenteerd aan de Hamburgers, vroegen zij zelfs om meer van dit soort straten. De gemeente had het tegenovergestelde verwacht. Er wordt bewust gewerkt aan het creëren van lange loopcorridors vanuit het centrum naar de buitengebieden.

15 oktober

Kompetenzzentrum Barrierefrei Hamburg

Tijdens een bezoek aan het Kompetenzzentrum Barrierefrei Hamburg gingen we in gesprek met Judith Müller en Joachim Becker over toegankelijkheid in de openbare ruimte, mobiliteit en gebiedsontwikkeling. Het centrum adviseert de gemeente Hamburg en andere partijen over de volledige breedte van toegankelijkheid (digitaal, openbare ruimte, gebouwen).



Het centrum is betrokken bij uiteenlopende projecten op het gebied van mobiliteit, openbare ruimte en stedelijke ontwikkeling. Een belangrijk uitgangspunt in hun werk is dat toegankelijkheid niet alleen relevant is voor mensen met een beperking. Volgens Joachim Becker krijgt ongeveer 90% van de mensen op enig moment in hun leven te maken met een tijdelijke of permanente beperking, bijvoorbeeld door een ongeluk, ziekte of ouderdom. Toegankelijkheid is daarom geen voorziening voor een kleine groep, maar een basisvoorwaarde voor iedereen. Mensen met een beperking zijn grotendeels afhankelijk van lopen, openbaar vervoer en taxi. Zelfrijdende bussen en taxi's zijn vaak niet geschikt voor deze groep, er is dan niemand om te helpen met instappen, het inladen van bagage of gewoon om aan te geven dat de taxi er staat.

Het Kompetenzzentrum heeft geen formeel mandaat, maar ziet dat juist als een kracht. Hierdoor kan de organisatie onafhankelijk opereren, gevraagd én ongevraagd



advies geven en zich actief mengen in discussies over gebiedsontwikkeling en mobiliteitsvraagstukken. En het zorgt dat belangenverenigingen voor mensen met een beperking de handen vrij hebben om de gemeentepolitiek te beïnvloeden. Zij hoeven niet om de tafel om met dezelfde gemeente inrichtingsplannen te voorzien van advies. Vooral binnen het openbaar vervoer en transport hebben zij een sterk netwerk opgebouwd en wordt nauw samengewerkt met overheden, vervoerders en belangenorganisaties.

Een positieve ontwikkeling: de OV-planner met reistijden die een route op maat geeft als je afhankelijk bent van bijvoorbeeld een rolstoel. Mocht er een lift op de route kapot zijn, geeft de app automatisch een alternatieve route.

Tijdens het gesprek werd benadrukt dat mobiliteit meer is dan het verplaatsen van A naar B. De openbare ruimte moet niet alleen functioneel zijn, maar ook comfortabel, veilig en prettig om in te verblijven. Volgens Becker hebben alle mensen behoefte aan bewegen, ontmoeten en verblijven. Niemand mag daarvan worden uitgesloten.

Een prachtig voorbeeld van een inclusieve openbare ruimte was net opgeleverd op de Louis Braille Platz. Aan tafel was plek voor iemand in een rolstoel, de bankjes waren hoger én hadden een leuning en het contrast in de materialen zorgt ervoor dat ook mensen met minder zicht hun weg kunnen vinden. En iedereen kan meedoen met tafeltennis!

We zagen ook een ander vrij nieuw metrostation op de presentatie waar Ledverlichting en spiegelende wanden juist geen goed voorbeeld waren voor toegankelijkheid.

Opvallend was dat er in Hamburg de attentievlakken bij zebra's er anders uitzien waarbij er een hoge (voor blinden) en een gelijkvloerse (voor rolstoelers) afstap is.







Uitdagingen voor toegankelijkheid
Judith Müller en Joachim Becker zien een aantal uitdagingen in Hamburg:

- Deelsteps zorgen regelmatig voor obstakels op trottoirs en vormen een grote uitdaging voor mensen met een visuele beperking.

- Bij werkzaamheden aan kabels en leidingen worden straten vaak opengebroken, maar wordt de openbare ruimte daarna niet direct toegankelijker ingericht. Volgens hen worden daarbij kansen gemist.
- Conflicten tussen verschillende vervoerswijzen, zoals voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en taxi's, komen regelmatig voor binnen het zogenaamde Umweltverbund.
- Fietspaden zonder verkeerslichten of duidelijke oversteekvoorzieningen kunnen leiden tot onveilige situaties voor voetgangers.
- De opkomst van zelfrijdende auto's kunnen mensen met een beperking uitsluiten.

.

Lessen uit de praktijk

- Volgens Joachim Becker verloopt de samenwerking met stedenbouwkundigen soms moeizaam. Toegankelijke oplossingen worden nog weleens gezien als een aantasting van de esthetische kwaliteit.
- Voor slechtzienden zijn contrasten in bestrating essentieel. In delen van het centrum van Hamburg zijn de kleurverschillen tussen stoep, straat en andere functies beperkt, waardoor oriëntatie moeilijker wordt.
- Bij nieuwe stations ziet het Competence Center regelmatig dat te weinig rekening wordt gehouden met lichtomstandigheden. Reflecties van glas en fel led-licht kunnen voor slechtzienden hinderlijk zijn.
- Het openbaarvervoerplatform van Hamburg houdt inmiddels rekening met defecte liften bij reisadviezen. Reizigers kunnen routes plannen op basis van een rolstoelprofiel of een lagere loopsnelheid, waarbij ook alternatieve reisopties worden getoond wanneer een lift buiten gebruik is.

Zelfrijdende auto's
Hoewel zelfrijdende auto's en bussen vaak worden gepresenteerd als oplossing voor mensen met een beperking, ziet Joachim nog veel praktische bezwaren. Een chauffeur vervult nu vaak een belangrijke ondersteunende rol, bijvoorbeeld bij het helpen met een rolstoel, rollator of bagage. Die ondersteuning ontbreekt bij volledig autonome voertuigen.

Deelnemers:

- Henk-Jan Bierling – Ministerie van BZK
- Cas van Hardeveld – Wandelnet
- Annemieke Molster – Gemeente Arnhem
- Rob Methorst – Wandelnet
- Feike-Jan Nauta – Vervoerregio Amsterdam
- Karen van der Spek – City Deal Ruimte voor Lopen / Gemeente Rotterdam
- Marc Stanescu – Gemeente Rotterdam

- Wilma Slinger – CROW
- Martine de Vaan – Ruimte voor Lopen
- Marijn Vervaart – CROW
- Iris Visser – City Deal Ruimte voor Lopen
- Annemiek Waterborg – Wandelnet
- André de Wit – Gemeente Den Haag
- Merel Eijken – City Deal Ruimte voor Lopen
-